

# ^sou + ônibus

REVISTA DA FEDERAÇÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES  
DE PASSAGEIROS DO ESTADO DE SÃO PAULO

ANO 2024. EDIÇÃO 44

## FETPESP reúne sindicatos e empresas para debate sobre a Reforma Tributária

*Empresários conheceram estudo elaborado pela NTU*

### **1º PRÊMIO FETPESP DE COMUNICAÇÃO**

Grande número de inscrições  
confirma êxito da iniciativa.

### **ENTREVISTA**

Luana Fleck, do Grupo Ouro e Prata,  
relata um pouco da sua trajetória.

### **EU USO ÔNIBUS**

Atriz Maria Boman, da TV Globo,  
conta como é optar pelo ônibus.

**32**  
anos  
de história

**400**  
mil usuários  
cadastrados no App  
Prodata em mais  
de 10 cidades

**11**  
capitais  
Incluindo São Paulo  
e Rio de Janeiro

**80**  
mil  
validadores  
instalados

+de  
**110**  
projetos  
ativos

+de  
**200**  
cidades  
Líder no mercado  
brasileiro



**LIDERANÇA  
INCONTESTÁVEL  
EM QUALQUER  
PONTO.**

Uma liderança incontestável no mercado nacional, fruto de um pioneirismo desenvolvendo soluções que integram os clientes do transporte coletivo a experiências inovadoras e tecnológicas.

**PRODATA**  
mobility Brasil

[prodatamobility.com.br](http://prodatamobility.com.br)



## Crescemos. Mudamos. E continuamos a impulsionar seu negócio, num Click.

Unindo tecnologia ao nosso pioneirismo e protagonismo, evoluímos junto com o mercado e aperfeiçoamos nossa plataforma de soluções para viajantes e parceiros.

Com Click, a gente transforma o jeito de viajar!

**Sempre seu melhor parceiro digital.**



# FETPESP atuando em várias frentes

Estamos avançando neste ano de 2024. O primeiro trimestre ficou para trás, e a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) mantém sua atenção e seu foco nos projetos em discussão no Brasil em relação à mobilidade urbana como um todo.

Como já estamos habituados, sabemos que grandes mudanças dentro do setor não acontecem com rapidez; portanto, é preciso paciência e persistência para continuar promovendo os avanços que esperamos.

Novamente fechamos uma edição no epicentro das tratativas relacionadas à desoneração da folha de pagamento. O governo federal provocou uma decisão individual do ministro Zanin, do Supremo Tribunal Federal (STF), que suspendeu a desoneração, causando preocupação aos 17 setores da economia diretamente afetados, e, por conseguinte, milhões de empregos passam a ser ameaçados caso a situação atual não seja revertida.

A FETPESP manifesta desaprovação à decisão de Zanin e acompanha a votação no STF, que iniciou de forma desfavorável. Porém, com o pedido de recurso do Senado, só podemos aguardar e torcer para que seja respeitada a decisão do Congresso Nacional. O fato é que permanece o sentimento de insegurança jurídica nesta questão.

A Reforma Tributária é destaque nesta nova edição, uma vez que, em parceria com a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), abrigamos, em nossa sede, a apresentação do estudo sobre os impactos que essa nova legislação tributária pode trazer às empresas, elaborado pelo competente Prof. Dr. Fernando Fleury, e que é apenas o começo de uma série de estudos que devemos realizar, em conjunto, para entender melhor essas implicações.

Em meio a tantas preocupações, a iniciativa da criação do 1º Prêmio FETPESP de Comunicação já se mostra um sucesso, mediante o grande número de inscrições feitas pelos comunicadores, o que traz a certeza de que continuamos avançando para elevar o transporte de passageiros, que é direito do cidadão, e torná-lo cada vez mais reconhecido como tal.

A sustentabilidade continua sempre em pauta, com a excelente notícia de que o Programa DESPOLUIR, sob a liderança de nossa entidade no estado de São Paulo, está rompendo fronteiras e chegando à Bolívia por meio dos nossos técnicos, assunto que detalhamos em nossas páginas.

Trouxemos, ainda, o reconhecimento da figura feminina, que, aos poucos, vai ganhando espaço na liderança de empresas tradicionais, como veremos na entrevista de Luana Fleck, que nos conta um pouco da sua trajetória.

Temos, também, mais um capítulo da série “Eu Uso Ônibus”. Desta vez uma passageira ilustre, a atriz da TV Globo Maria Boman, partilhou conosco sua experiência viajando de ônibus.

Nossa edição está repleta de assuntos e notícias relevantes para a valorização do setor. Boa leitura!



Órgão de divulgação da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)

Avenida Paulista, 2.073, Horsa II,  
13º andar, São Paulo (SP), 01311-940  
Tel. (11) 3179-1077 [www.fetpesp.org.br](http://www.fetpesp.org.br)

## Diretoria

### PRESIDENTE

Mauro Artur Herszkowicz

### VICE-PRESIDENTES RODOVIÁRIOS

Cláudio Nelson Calhau Rodrigues de Abreu  
Gustavo Rodrigues  
Robson Rodrigues

### VICE-PRESIDENTES METROPOLITANOS

João Antonio Setti Braga  
Luiz Augusto Saraiva  
José Roberto Iasbek Felício

### VICE-PRESIDENTES URBANOS

Belarmino da Ascensão Marta Júnior  
Francisco Armando Noschang Christovam

## CONSELHO FISCAL

### TITULARES & SUPLENTE

Gentil Zanovello Affonso **titular**  
Antonio João Pinto dos Santos **titular**  
João Carlos Camilo de Souza **titular**  
Roberto Cancian **suplente**  
Cesar Arduin Saraiva **suplente**  
Júlio Luiz Marques **suplente**

## SOU + ÔNIBUS

### EDITOR RESPONSÁVEL

Marcelo Valladão de Sousa (Mtb 31.840)

## COLABORAÇÃO

Antônio Ferro  
Henrique Estrada  
Leticia Oliveira da Silva Souza  
Regina Helena Teixeira

## CONSELHO EDITORIAL

Anderson Oliveira  
Antônio Ferro  
Francisco Hélio Ferreira da Silva  
Henrique Estrada  
Leticia Oliveira da Silva Souza  
Marcelo Valladão de Sousa  
Regina Helena Teixeira

## PROJETO GRÁFICO E EDITORAÇÃO

DUO Design

## CANAL DE COMUNICAÇÃO

Artigos, reportagens e sugestões devem ser enviados para o e-mail [comunicacao@fetpesp.org.br](mailto:comunicacao@fetpesp.org.br)

A Revista **SOU + ÔNIBUS** é uma publicação bimestral e está disponível no site <https://soumaisonibus.com.br>. Ela não se responsabiliza pelos conceitos emitidos nos artigos assinados nem por qualquer conteúdo comercial, este último de inteira responsabilidade do anunciante.



FOTO: MARCELO VALLADÃO



## 06 Ponto de Vista

Presidente da FETPESP, Mauro Artur Herszkowicz, comenta sobre o andamento do 1º Prêmio FETPESP de Comunicação

## 08 Opinião

Artigo do engenheiro Olimpio Alvares trata da descarbonização do transporte no país

## 11 Destaque (Capa)

Reforma Tributária é objeto de estudo da NTU. Apresentação na FETPESP reuniu sindicatos e empresários de todo o Brasil

## 14 Prêmio

1º Prêmio FETPESP de Comunicação tem boa participação de comunicadores

## Trânsito Seguro 16

Estudo sobre rodovias apresentado pela CNT mostra que é preciso investir. Ministro dos Transportes promete R\$ 20 bilhões para rodovias que chegam ao estado de SP

## FETPESP – ABNT 18

ABNT PR 2030 ajudará a guiar a sustentabilidade nos transportes

## Eventos 20

SETPESP retoma entrega do Prêmio Motorista-Padrão



FOTO: FREEPIK

FOTO: ROBERTO DORATIOTO



## 22 Mix Cultural

Viajar de ônibus pelos pontos turísticos de São Paulo pode ser um excelente programa; primeira parada é a cidade de Atibaia

## 25 Sustentabilidade

FETPESP leva Programa DESPOLUIR além-fronteiras

## 27 Entrevista

Conheça a líder da empresa Ouro e Prata, Luana Fleck

## Sistema Transporte 30

ITL inicia nova turma de Pós-Graduação em Gestão de Negócios em São Paulo

## Em Foco 32

Hidrogênio, como todas as tecnologias de tração sustentável, precisa de políticas governamentais para avançar no Brasil

## Eu Uso Ônibus 34

A atriz e ex-BBB Maria Bomani fala sobre sua relação com o transporte público

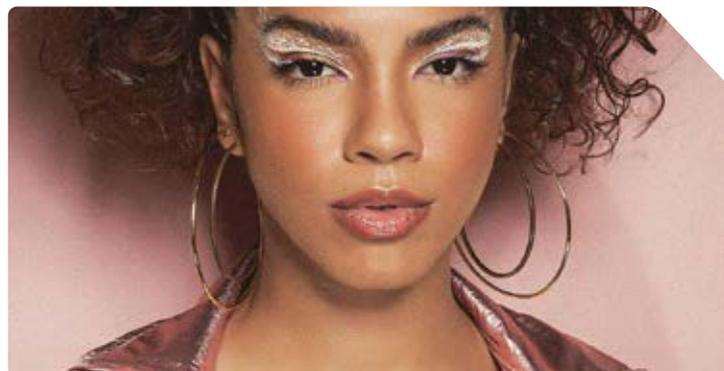


FOTO: REPRODUÇÃO





## 1º Prêmio FETPESP de Comunicação já é uma iniciativa de sucesso

**É** inegável que a iniciativa da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), de lançar em 2024 o seu 1º Prêmio de Comunicação, é um sucesso. Da abertura das inscrições, em meados de janeiro passado, até a primeira semana do mês de abril, já contamos com o registro de mais de 100 trabalhos, em todas as categorias.

Esse interesse levou a nossa entidade a prorrogar até o final de abril o prazo para mais interessados aproveitarem a oportunidade de mostrar suas produções jornalísticas e de comunicação que contribuam significativamente para o avanço, a promoção e a valorização do setor de transportes de passageiros no Estado de São Paulo.

Em sua primeira edição, o Prêmio FETPESP já se consolida como um evento essencial para os profissionais e estudantes que, por meio de palavras, imagens e sons, tragam informações relevantes, desafios e conquistas do transporte de passageiros em nosso Estado, em seus diversos aspectos: infraestrutura, tecnologia, legislação, segurança, sustentabilidade, inovação e mobilidade.

A premiação está dividida em seis categorias: Jornalismo, Estudantes Universitários de Jornalismo, Campanha Publicitária, Ação Institucional, Internet e *Podcast*, com conteúdos veiculados entre abril de 2023 e 20 de abril de 2024.

Certamente, teremos muito material de qualidade sobre o setor. Os ganhadores serão conhecidos na entrega da premiação, no próximo mês de junho, após avaliação dos trabalhos por um corpo de jurados com reconhecida competência e experiência em comunicação. ●

### **MAURO ARTUR HERSZKOWICZ**

Presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP)



Supremo Tribunal Federal

# “Novela” da desoneração da folha continua em Brasília

O ministro Cristiano Zanin, do Supremo Tribunal Federal (STF), atendeu a um pedido do governo federal e suspendeu a desoneração da folha de pagamento de 17 setores da economia e de determinados municípios. Após a decisão, que foi tomada na quinta-feira, dia 25 de abril, parlamentares reagiram e criticaram a suspensão.

A decisão, então, foi ao plenário do STF e já tem cinco votos a zero para manter a decisão individual do ministro Cristiano Zanin, que derrubou a desoneração de impostos que estava prevista até 2027, após ter sido aprovada pelo Congresso Nacional.

Além de Zanin, os votos foram proferidos pelos ministros Flávio Dino, Luís Roberto Barroso, Gilmar Mendes e Edson Fachin.

Apesar dos votos, o julgamento foi interrompido por um pedido de vista feito pelo ministro Luiz Fux, o que pode ter o prazo de até 90 dias. Portanto, não há data para a retomada do julgamento. No mesmo dia do início da votação, o Senado Federal entrou com recurso junto ao STF para derrubar a decisão do ministro Cristiano Zanin que suspendeu a desoneração.

A suspensão da desoneração continua em validade neste período, o que preocupa setores da economia afetados, inclusive o de transporte.

Na segunda-feira, 29 de abril, o ministro Zanin deu 15 dias para o governo federal responder ao recurso que o Senado apresentou contra a decisão.

## ERRATA ED. 43

Queremos corrigir duas informações da nossa edição anterior (Número 43).

Na matéria *“Minuta do PL do Marco Legal do Transporte Público é aprovada no Conselho de Cidades”*, páginas 16 e 17, esclarecemos sobre os dois textos existentes que tratam do Marco Legal do Transporte. Um é o PL 3.278/2021, de autoria do senador Antonio Anastasia, e está na Comissão de Serviços de Infraestrutura, no Senado. O segundo é o projeto elaborado pelo Executivo com a participação do Ministério das Cidades. Na verdade, o envio estava previsto desde o final do ano passado, mas ainda não foi encaminhado ao Congresso, e há a possibilidade de que sejam unificados.

Na matéria *“Comissão da Câmara aprova recurso de R\$ 5 bilhões para programa de gratuidade do idoso – o PNAMI”*, diferentemente do publicado, o PL 4.392/2021 é anterior ao auxílio emergencial, destinado ao custeio da gratuidade do idoso durante a pandemia. Este projeto está tramitando na Câmara Federal.

O Editor.



# Descarbonização do transporte público no Brasil

Por Olimpio Alvares

A implementação, no Brasil, de alternativas aos ônibus urbanos convencionais propelidos por motores movidos a *diesel* de origem fóssil configura-se como uma tendência rumo ao “transporte sustentável” de baixas emissões locais de poluentes tóxicos e gases de efeito estufa (GEE), além de oferecer aos cidadãos um espaço público mais silencioso e menos estressante.

Antes de tudo, é preciso esclarecer que a sustentabilidade tem três pilares igualmente importantes: o meio ambiente, o econômico e o social. Na escolha responsável das melhores alternativas – inclusive entre as tecnologias do transporte de passageiros –, estes três aspectos devem ser cuidadosamente sopesados. As soluções de compromisso (sustentáveis) nem sempre correspondem ao máximo ganho ambiental. Uma dada solução extremamente limpa pode representar esvaziamento de receitas públicas para saúde, educação, segurança, ou um aumento inviável na tarifa, e implicar, no âmbito nacional, um equívoco evitável no aspecto da geração de negócios e empregos domésticos, transferindo indevidamente oportunidades e riqueza para outros países. Nesse caso, a solução de menor impacto ambiental não “pararia em pé”, o que não combina com uma solução cunhada como sustentável.

A recente implantação de ônibus elétricos a bateria, observada em algumas cidades brasileiras, converge com a tendência internacional, que visa ao enfrentamento das mudanças climáticas e à melhoria da qualidade do ar. Assim, ainda sem uma necessária coordenação regu-

latória central, o Brasil começa, em eventos isolados, a trilhar seu caminho rumo a um programa concertado de mobilidade urbana sustentável, no mesmo período em que o país sediará a 30ª Conferência das Partes da Organização das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP 30), em novembro de 2025, em Belém do Pará.

Para avançar, será necessário desenvolver e colecionar argumentos técnicos que caracterizem os custos e os benefícios ambientais, à saúde pública e ao clima, que justifiquem os investimentos necessários às transições energética e tecnológica no setor do transporte público urbano.

Embora, em certos aspectos, essas iniciativas setoriais e intrinsecamente limitadas não tragam ganhos ambientais e climáticos mais abrangentes, por carregarem um forte simbolismo junto à comunidade, elas podem influenciar decisões políticas de expansão da frota sustentável para outros nichos, como coleta de lixo, transporte escolar, coletivo intermunicipal, freteamento, entregas urbanas de carga, transporte executivo, micromobilidade motorizada (bicicletas, *tuk-tuks*), transporte marítimo, fluvial e aéreo, motogeradores de energia elétrica, entre outros.

FOTO: SHUTTERSTOCK

## DIRETRIZES ESSENCIAIS DAS POLÍTICAS DE TRANSIÇÃO TECNOLÓGICA E ENERGÉTICA NO SETOR DO TRANSPORTE PÚBLICO

As políticas de descarbonização não podem prescindir de uma série de diretrizes mínimas essenciais, a saber:

- A participação de governos, em especial do governo federal, no permanente fomento e suporte material à aquisição de ônibus alternativos novos, de insumos energéticos renováveis e infraestrutura adequada de abastecimento, é essencial para que haja pleno sucesso na substituição por alternativas sustentáveis.
- É também fundamental que exista liderança, participação ativa e coordenação do Poder Público local, primeiro e último responsável pelos sistemas de transporte coletivo urbano. O Poder Público é o agente institucional garantidor dos recursos para alavancagem da substituição por frotas/energias alternativas, por vezes mais caras que o diesel convencional – especialmente no início dos programas de substituição. Mentor e protagonista dessa mudança de paradigma, o Poder Público identificará com extrema cautela as fontes internas e externas de recursos financeiros e proporá modelos de negócio inovadores para cobertura dos custos incrementais iniciais, viabilizando os negócios e o novo modo de operação dos sistemas.
- Gestores de transporte e agentes econômicos e financeiros da Administração devem buscar apoio técnico na formatação dos projetos locais e internacionais de captação financeira para a aquisição dos veículos e sistemas de abastecimento e a adaptação/instalação de infraestrutura de garagens.
- A segurança jurídica de contratos vigentes baseados nas condições típicas da tecnologia diesel, por motivos óbvios, deve ser respeitada pelos gestores do transporte público. Assim, a transição sustentável, preferencialmente gradual, e planejada em seus mínimos detalhes, dará origem a aditivos contratuais específicos financeiramente equilibrados, visando à incorporação gradativa de frotas alternativas sustentáveis em substituição aos veículos a diesel convencionais mais velhos – estes dotados de características operacionais e perfil comercial totalmente diversos dos novos veículos.

- Os nichos prioritários de tipos de veículos e a gradualidade de implementação dos ônibus de baixas emissões e das tecnologias e dos insumos energéticos adequados a cada aplicação devem ser claramente definidos em um meticuloso plano de substituição dos ônibus a diesel por alternativas sustentáveis, que pressuponha a certeza da existência e da disponibilidade dos insumos energéticos e dos recursos físicos e financeiros necessários ao seu cumprimento. Tal diretriz parece estabelecer o óbvio; entretanto, no cenário atual, pode-se observar atropelos, que, por questões eleitorais, beiram o caos na execução, gerando possíveis litígios, críticas, descontentamento por promessas não cumpridas e danos à imagem do Poder Concedente – e, se não bastasse, aos operadores do sistema.
- Marco regulatório: é essencial que a transição das frotas existentes seja realizada conforme critérios e metas de curto, médio e longo prazos, preferencialmente regulamentados, e que as escolhas sejam tecnológica e energeticamente neutras. Isso significa que as rotas de descarbonização serão selecionadas mediante objetivo e justo concurso das diversas alternativas existentes no mercado, que serão criteriosamente avaliadas e pontuadas segundo suas vantagens e desvantagens, relativamente aos três pilares da sustentabilidade: ambiental, econômico e social.
- As políticas públicas de substituição de frotas devem priorizar a inclusão e o engajamento da experiente e robusta indústria brasileira de ônibus, e da cadeia produtiva de ônibus e insumos energéticos renováveis. Essa precaução pode garantir não somente as esperadas vantagens econômicas e sociais para o país, mas também maior segurança operacional ao sistema, dada a proximidade e a confiança histórica entre produtores e clientes finais.

## TECNOLOGIAS E INSUMOS ENERGÉTICOS POTENCIALMENTE ELEGÍVEIS E RESPECTIVO NÍVEL DE MATURIDADE NO BRASIL

A descrição das vantagens e desvantagens de cada rota tecnológica de descarbonização do transporte público, por sua extensão, não é objeto específico deste artigo. Mas, a título de ilustração da complexidade do mercado, a figura a seguir apresenta o rol de possibilidades existentes e em desenvolvimento para atender às demandas presente e futura do transporte público sustentável.





MC - Tecnologia madura comercial no Brasil MI - Madura incipiente no Brasil

Fonte: Elaboração própria

D - Em desenvolvimento no Brasil TD - Testada e descartada no Brasil

Entre essas opções, as alternativas com maior potencial elegível no curto e no médio prazos no Brasil são as seguintes:

- Os ônibus elétricos a bateria de alguns fabricantes nacionais já estão plenamente disponíveis no mercado para as aplicações básico e padron. Para as demais aplicações, estão ainda em processo de desenvolvimento e testes. Ônibus importados também devem ser testados nos próximos meses para complementar a demanda potencial existente. Espera-se que, em meados de 2024, haja mais modelos homologados para livre comercialização.
- Os trólebus são velhos conhecidos dos brasileiros e ganham fôlego e competitividade com as demais alternativas, com a inovação do *in motion charging system*, que evita os cabos aéreos em áreas centrais da cidade, por meio do uso de bateria de pequeno porte. Assim, o veículo tem autonomia de vários quilômetros (de acordo com a necessidade dos projetos), sem precisar de carregamento pela rede aérea.
- Veículos dedicados ao uso de gás natural ou biometano (renovável) são especialmente competitivos; são utilizados com sucesso em diversos países e estão disponíveis no mercado brasileiro.
- Veículos equipados com motores adaptados e convertidos para uso do gás ou biometano são tecnicamente viáveis e operacionalmente eficientes, mas ainda não foram ambientalmente homologados e licenciados, bem como não demonstraram sua viabilidade comercial.
- Motores diesel movidos a combustíveis renováveis (HVO – *Hydrotreated Vegetable Oil*, também conhecido por Diesel Verde) puros ou em misturas com o diesel comercial fóssil, equipados com filtros para redução da emissão de material particulado fino em mais de 90% em massa e em 99% do número de partículas tóxicas. O HVO está em processo de pes-

quisa e desenvolvimento comercial no Brasil, mas já é uma realidade em diversos países desenvolvidos como substituto (com vantagens ambientais) do diesel fóssil convencional. Talvez tenhamos boas novidades em alguns anos no Brasil, dadas as notícias de investimentos realizados visando à produção em larga escala do HVO.

- Veículos e ônibus dotados de células de hidrogênio produzido a partir de fontes renováveis estão em desenvolvimento ainda incipiente no Brasil. Por enquanto, não é possível fazer previsões para sua aplicação em escala comercial no país.

Cada uma dessas rotas tecnológicas tem múltiplas características, vantagens e desvantagens, do ponto de vista técnico, operacional, ambiental, logístico, da infraestrutura de abastecimento, financeiro, comercial, geopolítico etc., que demandam o estudo e a dedicação por parte de especialistas, acadêmicos, gestores e operadores de transporte, para que as escolhas sejam feitas de modo a preservar o melhor interesse dos contribuintes, dos usuários e da população exposta aos custos e impactos.●

## OLIMPIO ALVARES

Engenheiro mecânico pela Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, diretor da L'Avis Eco-Service, especializado no Japão e na Suécia em transporte sustentável, emissões veiculares e poluição do ar. É secretário executivo da Comissão de Meio Ambiente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP); consultor do Sindicato dos Transportadores de Passageiros do Estado de São Paulo (SPUrbanuss); membro titular do Comitê de Mudança do Clima e do Comitê de Substituição de Frota do Município de São Paulo; colaborador do Conselho Nacional do Meio Ambiente e do Ministério Público Federal. Tem atuação internacional junto a organismos como Banco Mundial, Banco de Desenvolvimento da América Latina, Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit, Clean Air Institute, entre outros. Ex-gerente na área de emissões veiculares da Cetesb, onde atuou por 26 anos.



FOTO: ARQUIVO PESSOAL

# Entidades do setor agem para evitar aumentos nas tarifas do transporte público com a Reforma Tributária

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) e a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) apresentaram estudo para entender o impacto das mudanças no segmento em que atuam

Professor Fleury apresentou estudo sobre o tema



Presidente Herszkowicz (à esq.) e professor Fleury (à dir.) na sede da FETPESP



Dimas Barreira levanta questionamento durante a apresentação



Auditório da FETPESP recebeu dirigentes de todo o Brasil

**D**iante da iminente conclusão das votações dos projetos de lei que buscam regulamentar a Reforma Tributária proposta pelo governo federal, entidades ligadas ao setor de transportes de passageiros estão atentas para evitar que as mudanças nos tributos resultem em aumentos nas tarifas do transporte público.

A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) conduziu um estudo para entender o impacto dessas movimentações nos encargos sobre as tarifas dos transportes de passageiros, o qual foi divulgado na sede da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), para que as empresas operadoras do serviço de transporte público possam tomar conhecimento.

As Comissões responsáveis pelo tema da Reforma Tributária estão em um momento decisivo, em que deverão votar os projetos de lei que apresentam propostas de alterações no projeto do governo federal. Entre as principais mudanças propostas estão a transformação dos Impostos sobre Serviços de Qualquer Natureza e sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ISS e ICMS) em um único imposto, chamado de Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), e a unificação do Programa de Integração Social (PIS) e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (COFINS) no novo encargo chamado de Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS). Além disso, propõe-se alterar o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para Imposto Seletivo (IS).

A preocupação da FETPESP e da NTU reside na questão das alíquotas para o setor de transporte de passageiros. As entidades desejam compreender como serão feitos os cálculos, pois não desejam que o setor seja afetado com novos tributos, que encareceriam as despesas e, conseqüentemente, resultariam em aumento das tarifas pagas pelos usuários de transportes públicos.

"Como presidente da FETPESP, minha preocupação e a dos demais empresários é que a Reforma possa causar um aumento nos custos refletidos diretamente no preço das tarifas. Sabemos que o setor precisa voltar a ser forte e ajudar no desenvolvimento da economia, por isso insistimos que os custos não devem aumentar, e sim diminuir, para que a nova tributação não cause impactos negativos aos usuários do transporte público", afirma Mauro Herszkowicz.

"A nossa maior preocupação é com a incidência de tributos nos insumos da cadeia produtiva do serviço de transporte. Qualquer acréscimo de tributação certamente recairá sobre a cadeia produtiva, e, conseqüentemente, haverá aumento na tarifa dos passageiros", declara Francisco Christovam, diretor executivo da NTU.



**ESTAMOS ACOMPANHANDO  
PRATICAMENTE TODOS  
OS DIAS AS DISCUSSÕES  
NO CONGRESSO NACIONAL.„**

Mauro Herszkowicz, presidente da FETPESP

## ESTUDO BUSCA ESCLARECER O IMPACTO DA REFORMA NO SETOR

No final do mês de março, agentes do setor de transportes de passageiros se reuniram na sede da FETPESP para conhecer o estudo encomendado pela NTU visando entender o impacto da Reforma Tributária no setor.

Realizado pelo Prof. Dr. Fernando Fleury, o documento demonstra que as situações tributárias são muito diferentes em cada região, estado e município, pois podem existir isenções de impostos diferenciadas em cada localidade.

O estudo levou em consideração a situação de cinco cidades: Rio de Janeiro (RJ), Recife (PE), Londrina (PR), Natal (RN) e Paulínia (SP). Elas foram escolhidas de acordo com o tamanho de cada uma.

"Tentamos ampliar um pouco nosso universo de análise, escolhendo municípios grandes, médios e pequenos, com o objetivo de serem variáveis por uma série de razões, como idade da frota, tipo de veículos etc. Assim, fomos tentando achar um custo variável médio, porém, mesmo assim, temos fatores como o preço do diesel, que também acaba impactando esses números", afirma o Dr. Fleury.

Mesmo tentando considerar todas essas variáveis, ele afirma que o estudo não é definitivo. "Nem todos os custos serão visíveis. Volto a citar o óleo diesel, que tem várias etapas: desde a extração ao refino, há uma série de tributações que nem conseguimos enxergar, o que seria uma tarefa hercúlea. Então, este nosso estudo é um ponto de partida para nossas discussões", diz ele.

Dimas Barreira, presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Ceará (Sindionibus), questionou a dificuldade de aferir o impacto da Reforma Tributária na operação e como isso vai se dar na prática. "É o que eu chamo de 'caos do caos'", brincou o Dr. Fleury.

Ele explica que o mercado vai buscar o equilíbrio sempre, mas que dificilmente os impostos, sejam os acréscimos, sejam os decréscimos, são refletidos na ponta dos processos. "O caos a que me refiro é justamente a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro", esclarece o professor. "Imagine, na sua Região Metropolitana de Fortaleza, digamos que você tenha um fornecedor na operação que seja prestador de serviços e que pagava 5% de ISS, e agora vai pagar 20%. Então, ele vai aumentar 20% o preço dele para você, operador de transporte público. Isso não vai acontecer na prática, e o contrário também é verdadeiro. Quando há alívio nas alíquotas de combustível, este alívio não chega na ponta, porque a margem é tão pequena, perto de zero, que é absorvida pelo mercado e o preço não muda na bomba", finaliza.

O presidente da Associação dos Transportadores de Passageiros do Rio Grande do Sul (RTI), Hugo Fleck, levantou a preocupação com as empresas que estão no mercado e não cumprem as exigências tributárias, muitas utilizando os meios virtuais para operar no setor, sem o comprometimento devido. “No mundo real, vemos que existem essas empresas que alegam apenas unir duas partes em torno de uma transação comercial, mas que, na prática, afetam o mercado, não estão sendo tributadas devidamente nem cumprem as exigências legais”, aponta ele.

O Dr. Fleury concordou e disse que, a partir de agora, essas situações deverão ser discutidas e analisadas com maior atenção, ressaltando que a discussão sobre a tributação dessas atividades deve avançar.

César Teixeira, presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Amazonas (Sinetram), participou do evento e elogiou a iniciativa. Ele afirmou que espera que eventos como esses possam acontecer em mais oportunidades, já que o assunto da Reforma Tributária ainda tem muito que ser discutido.

Jane Oliveira, advogada da Viação Urubupungá, que atua na Região Metropolitana de São Paulo, perguntou sobre como ficará a venda de créditos relativos ao pagamento do ICMS e levantou ainda a importância da representação do setor junto à elaboração das leis complementares.

A conclusão foi de que, após a Reforma Tributária, é preciso levar em consideração as cargas tributárias específicas de cada localidade para conseguir realmente entender se as mudanças poderão impactar negativamente o setor. Os agentes participantes do evento na FETPESP tiveram acesso a uma metodologia que os ajudará a fazer os cálculos para conseguir definir o impacto da Reforma Tributária.

O presidente da FETPESP, Mauro Herszkowicz, encerrou dizendo que as discussões ainda devem perdurar por mais tempo. “Esse foi um estudo preliminar, feito pelo Fleury, para que as empresas possam sentir um pouco dos impactos da Reforma Tributária no setor, mas a gente ainda aguarda a definição de alíquotas, a aprovação de leis e tudo mais. Estamos acompanhando praticamente todos os dias as discussões no Congresso Nacional”, finaliza.

Em outro evento, o vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, afirmou que é um “entusiasta da Reforma Tributária”, que, segundo ele, trará inúmeros benefícios para o país.

“O primeiro é a simplificação. Vamos dar o exemplo do pão de queijo que era tributado como massa alimentícia, com 7%. Depois de uns anos, ele passou para produto de padaria, e o ICMS [Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços] foi para 12%. Do lado de Minas Gerais, ele está na cesta básica, é 0%. Imagine os produtos de maior complexidade. Então, a simplificação é extremamente importante”, disse Alckmin na abertura do evento “Reforma Tributária e Indústria: os desafios da regulamentação”, organizado pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP) no final do mês de abril.

Cada setor da economia precisa pôr “na ponta do lápis” esses impactos que virão com a Reforma, e no setor de transportes não é diferente. Por fim, ficou acordado que o próprio Dr. Fleury irá continuar os estudos junto às entidades do setor para que outros encontros acerca dessa discussão aconteçam ao longo do processo legislativo. ●



FOTO: MARCELO VALLADÃO

Preocupação é a incidência de tributos na cadeia produtiva do transporte

# 1º Prêmio FETPESP de Comunicação já tem data para divulgar vencedores

2024  
1º PRÊMIO  
**FETPESP**  
DE COMUNICAÇÃO

Dia 27 de junho serão apresentados os ganhadores da primeira edição do Prêmio, que já é um sucesso absoluto

A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP), ao promover a 1ª edição do *Prêmio FETPESP de Comunicação – Movendo Ideias, Celebrando Talentos!*, já esperava que a iniciativa fosse bem recebida pelo setor e pelos comunicadores, que ajudam a levar as notícias do transporte à população.

No entanto, de acordo com o grande número de trabalhos inscritos, essa expectativa não só se consolidou, como já torna a edição inaugural um sucesso. “Já se consolida como um evento essencial para os profissionais e os estudantes. Teremos muito material de qualidade sobre o setor, os quais serão conhecidos, em breve, no evento de premiação”, afirma o presidente da FETPESP, Mauro Herszkowicz.

O grande objetivo do prêmio é valorizar o trabalho dos comunicadores que promovem o transporte de passageiros no estado de São Paulo, seja por meio de matérias, seja de campanhas publicitárias, *podcasts*, entre outros trabalhos.

Os detalhes e o regulamento do Prêmio estão no *site*: [www.premiofetpesp.org.br](http://www.premiofetpesp.org.br).

As inscrições foram tão expressivas que a entidade prorrogou o prazo até o dia 20 de abril. A FETPESP busca premiar mentes criativas que, por meio de palavras, imagens e sons, disseminam informações sobre desafios e conquistas do transporte de passageiros.

## Categorias

Campanha Publicitária

Jornalismo

Internet

Estudante de Jornalismo

Ação Institucional

Podcast

“Ter o seu trabalho profissional reconhecido é muito importante para qualquer pessoa. Quero agradecer a todos os comunicadores que se inscreveram e desejar boa sorte a todos. Já são vencedores por levarem a informação, das mais diversas formas, ao seu público. Cada inscrição efetuada confirma como a iniciativa da FETPESP é louvável”, diz o editor da Revista Sou + Ônibus, Marcelo Valladão.

Os trabalhos foram divididos em seis categorias:

- 1. Jornalismo** – trabalho textual e audiovisual publicado em veículo. Podem concorrer ao prêmio jornalistas profissionais com Registro Profissional MTb válido. Os trabalhos jornalísticos inscritos devem ter sido veiculados em meios de comunicação, como jornais, revistas, emissoras de rádio ou televisão, portais de notícias *on-line*, nos quais os assuntos devem ser relacionados exclusivamente com a mobilidade no estado de São Paulo.
- 2. Estudante Universitário de Jornalismo** – esta categoria considerará o trabalho de estudantes universitários de Jornalismo matriculados em universidades do estado de São Paulo. Os participantes deverão apresentar trabalhos que demonstrem habilidades promissoras na área, com foco especial em temas sobre o contexto do transporte de passageiros no estado de São Paulo.

- 3. Campanha Publicitária** – serão reconhecidas campanhas publicitárias exclusivas que se destacam pela criatividade, pelo impacto e pela eficácia, com ênfase em temas diretamente ligados ao transporte de passageiros no estado de São Paulo. As inscrições deverão incluir peças veiculadas em diferentes meios de comunicação, como televisão, rádio, internet ou impresso.
- 4. Ação Institucional** – destinada à consideração de ações institucionais notáveis, esta categoria abrange iniciativas de organizações ou instituições que tenham impacto positivo na comunicação, especialmente aquelas ligadas ao estado de São Paulo.
- 5. Internet** – engloba conteúdo *on-line* que se destaca pela qualidade, pela relevância e pela inovação, com ênfase em temas sobre mobilidade no estado de São Paulo. Podem concorrer projetos veiculados em plataformas digitais, como *sites*, *blogs*, redes sociais, entre outros, demonstrando a capacidade de comprometimento *on-line* e a utilização dos recursos disponíveis na internet, especialmente no contexto paulista.
- 6. Podcast** – reconhecendo a crescente importância desses programas de áudio, esta categoria destina-se a produções que se destaquem em termos de conteúdo, produção e impacto. Os participantes deverão apresentar episódios que demonstrem criatividade, qualidade técnica e relevância temática, com um foco especial em assuntos pertinentes ao estado de São Paulo.

Os trabalhos, pelo regulamento, podem abranger temas sobre os diversos aspectos do setor de transportes de passageiros no estado de São Paulo, tais como: infraestrutura, mobilidade urbana, legislação, tecnologia, segurança, sustentabilidade, legalidade. São elegíveis trabalhos publicados ou veiculados em TVs, jornais, revistas, rádios, *sites*, *blogs*, serviços de *streaming* e plataformas de áudio no período compreendido entre 1º de abril de 2023 e 20 de abril de 2024.

Os trabalhos inscritos serão avaliados por um júri composto de profissionais de reconhecida competência e expertise em Comunicação e Jornalismo na área de transportes de passageiros. A avaliação será baseada nos critérios de relevância, na qualidade jornalística ou de comunicação, na originalidade, na abordagem, na precisão das informações, no impacto na sociedade e na contribuição para o setor de transportes de passageiros. ●



Comunicadores e jornalistas estão concorrendo ao 1º Prêmio FETPESP de Comunicação

FOTO: DIVULGAÇÃO

Serão premiados os três primeiros colocados de cada categoria, conforme os seguintes critérios:

### 1º colocado

prêmio de **R\$ 20.000,00**,  
troféu e certificado.

### 2º colocado

prêmio de **R\$ 10.000,00**,  
troféu e certificado.

### 3º colocado

troféu e certificado.



ACESSE AS  
INFORMAÇÕES SOBRE  
O 1º PRÊMIO FETPESP  
DE COMUNICAÇÃO



<https://premiofetpesp.org.br/>



Rodoanel Mário Covas: trecho Norte teve obras reiniciadas no final de abril

# Infraestrutura das rodovias precisa melhorar: 95% dos passageiros do país estão no transporte rodoviário

Dado foi apresentado na última pesquisa CNT sobre as rodovias e joga luz à condição da infraestrutura da malha viária brasileira

Por Marcelo Valladão

O transporte rodoviário desempenha um papel fundamental no Brasil, sendo responsável pelo deslocamento de 65% das cargas e 95% dos passageiros. No entanto, as condições das rodovias brasileiras deixam muito a desejar, com 67,5% da extensão classificada como regular, ruim ou péssima quanto à sua conservação. Esses números, divulgados na 26ª edição da Pesquisa CNT de Rodovias, indicam uma relativa estabilidade em comparação com os resultados do ano anterior.

A pesquisa, realizada pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) e pelo Serviço Social do Transporte-Serviço Nacional

de Aprendizagem do Transporte (SEST-SENAT), abrangeu 111.502 quilômetros de rodovias pavimentadas, incluindo tanto trechos federais (BRs) quanto estaduais.

A classificação do estado geral das rodovias considera três aspectos principais: Pavimento, Sinalização e Geometria da Via. Em 2023, os resultados para as avaliações regular, ruim e péssima foram, respectivamente, de 56,8% para o Pavimento, 63,4% para a Sinalização e 66,0% para a Geometria da Via. Estes números mostram uma pequena melhora em relação ao ano anterior.

A pesquisa reforça a necessidade de investimentos contínuos na reconstrução, na restauração e na manutenção das rodovias. O presidente da CNT, Vander Costa, ressaltou a importância dessas ações para o desenvolvimento da economia.

O ministro dos Transportes, Renan Filho, destacou o papel da Pesquisa CNT como um importante indicador da infraestrutura rodoviária nacional e mencionou uma interrupção na piora da malha rodoviária nos últimos sete meses de governo.

FOTO: DIVULGAÇÃO

## MINISTRO PROMETE R\$ 20 BILHÕES EM INVESTIMENTOS

A **Revista Sou + Ônibus** conversou com o ministro durante evento realizado na cidade de Taboão da Serra, na Grande São Paulo, por ocasião da municipalização do trecho da Rodovia Régis Bittencourt (BR-116), dentro do município paulista, o que divide opiniões sobre isso melhorar ou não as condições de tráfego e infraestrutura.

“Nós vamos ter mudanças neste trecho e mudanças para melhor. Quando se constrói uma rodovia, ela é para tráfego de longa distância, mas, com o passar do tempo, elas se transformam em vias urbanas nas cidades. As cidades abraçam a rodovia, e aquele projeto inicial não foi concebido para ser uma ‘avenida’ da cidade”, explica o ministro.

Dessa forma, a rodovia acaba afetando a vida das cidades. “Daí percebemos que não se deixou espaço, por exemplo, para a drenagem da água passar de um lado para o outro, não se imaginou que houvesse a necessidade de ter passagem para as redes de esgoto, que são serviços municipais, e uma concessão federal não pode tratar destas questões. Mas, agora, o município vai poder realizar essas obras. Foram apresentados projetos que poderão ser discutidos com a sociedade. Eu também já fui prefeito, e sei que é o prefeito o agente cobrado por tudo isso”, afirma Renan Filho.

Ele ressalta que esse tipo de trabalho, de cooperação entre os diferentes âmbitos de governo, é cada vez mais necessário para se melhorar a qualidade das rodovias pelo país. “Mesmo os investimentos grandiosos em infraestrutura podem gerar outros problemas locais, que devem ser resolvidos nas cidades. Essa solução aqui é algo que acontece em muitas cidades do Brasil, em todas as regiões, para que as próprias cidades, que entendem o que é necessário fazer, possam realizar essas obras”, diz o ministro.

Os dados podem ser consultados no site:



<https://pesquisarodovias.cnt.org.br>

## MUNICIPALIZAÇÃO DE RODOVIAS

Assim como a municipalização da BR-116, questão que abordaremos nas próximas edições da **Revista Sou + Ônibus**, uma preocupação é se esse tipo de medida diminui a responsabilidade do governo federal de fazer investimentos estruturais nas rodovias. O ministro nega. “As prefeituras, assim a de Taboão, vão continuar contando com os investimentos do governo federal, como está recebendo a Dutra, como vai receber a Fernão Dias, e todas as rodovias federais concedidas no estado de São Paulo”, completou.

“Estamos tratando, no Ministério dos Transportes, junto ao TCU [Tribunal de Contas da União], da otimização dos contratos de concessão mais antigos, porque são contratos com baixa performance em investimentos, como a Fernão Dias e a própria Régis Bittencourt. Por exemplo, Embu das Artes tem uma conexão com o Rodoanel que precisa de uma infraestrutura melhor para reduzir o trânsito na chegada até Embu. Em Taboão precisa ser feita uma alça na direção sul. Temos diversos investimentos em novos viadutos, a cobrança de pedágio otimizado, permitindo os investimentos para não atrasar as pessoas no trânsito, e o investimento na Dutra, que pode somar a cifra de R\$ 20 bilhões, está em fase final no TCU.”

As concessionárias, o governo federal e os municípios, conforme pretende o Ministério dos Transportes, devem participar na discussão do uso do investimento público, que, segundo o ministro, depende dessa otimização dos contratos. “Isso é o que vai viabilizar as condições para melhorarmos, sobretudo nos estados que têm maior fluxo, como Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Santa Catarina, Paraná”, disse ele.

A falta de qualidade das rodovias não apenas afeta o transporte, mas também tem impactos significativos em diversas áreas, incluindo o preço do frete e dos produtos para o consumidor final. Além disso, contribui para o aumento do consumo de combustíveis fósseis e emissões de gases poluentes, o que tem sérias consequências para a sustentabilidade ambiental.

De acordo com os resultados da Pesquisa CNT de Rodovias, que classificou 56,8% do pavimento como regular, ruim ou péssimo, estima-se que, neste ano, cerca de 1,139 bilhão de litros de diesel serão consumidos desnecessariamente devido às más condições das rodovias. Isso resultará na emissão de aproximadamente 3,01 milhões de toneladas de gases poluentes na atmosfera.

A CNT disponibiliza os resultados dessa pesquisa de forma ampla e segmentada, permitindo uma análise detalhada da situação das rodovias em diferentes regiões e sob diferentes tipos de gestão. As rodovias públicas apresentam uma proporção maior de avaliações negativas em comparação com as concedidas à iniciativa privada.

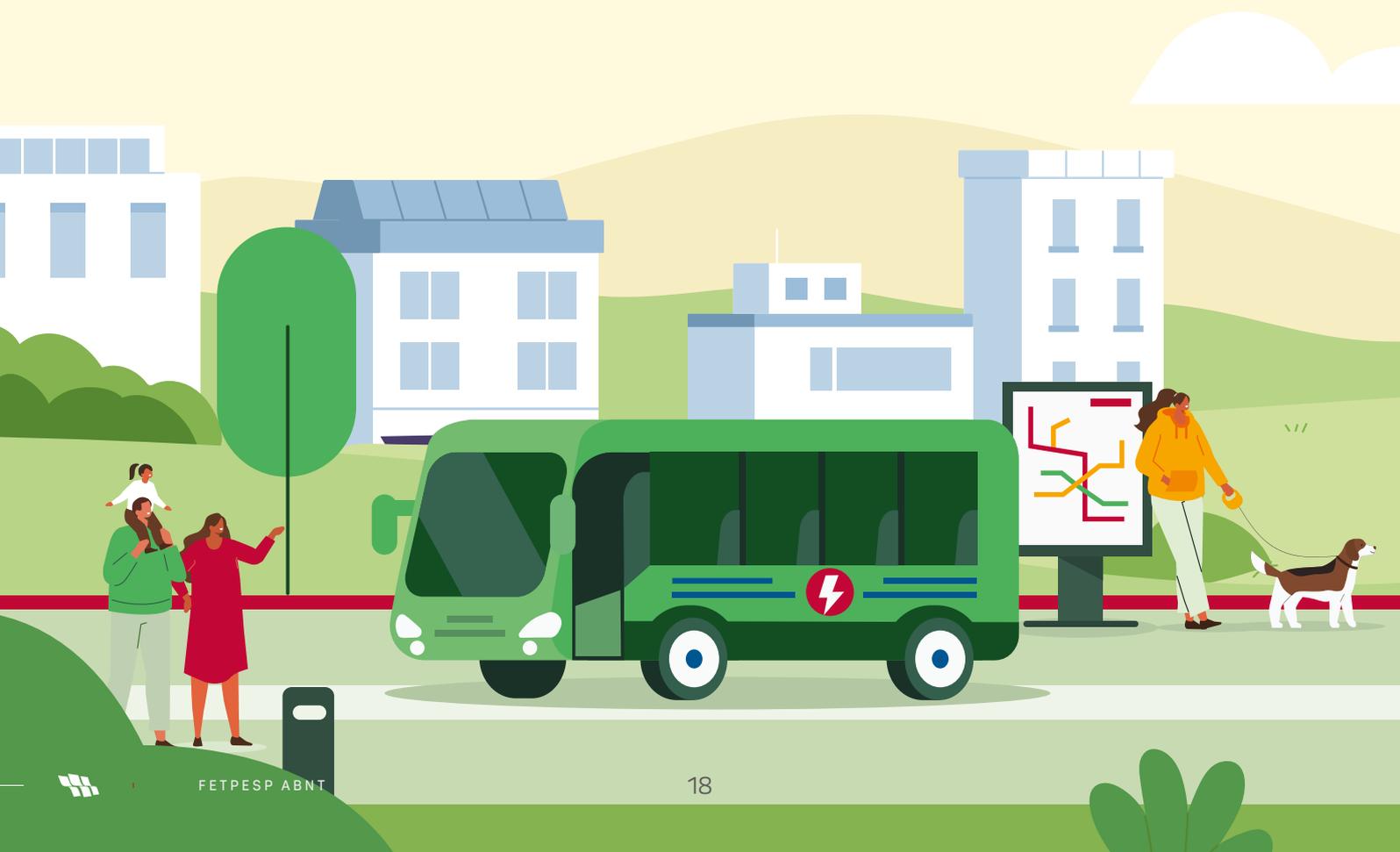
Com informações da CNT. ●

# ABNT PR 2030 e materialidade: roteiro para a sustentabilidade nos transportes

No cenário dinâmico do transporte brasileiro, a busca por práticas sustentáveis e responsáveis tornou-se imperativa. Proposta pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), a ABNT PR 2030 emerge como um guia estratégico, fornecendo diretrizes claras para as empresas que querem incorporar os princípios ESG (Ambiental, Social e Governança) em sua cultura. No contexto da norma, o aspecto que talvez seja o mais relevante é a definição da materialidade, identificada parte pela alta gestão das organizações, parte de uma visão ampla sobre os impactos e as externalidades nos cenários social e ambiental nos quais a organização está inserida.

A ABNT PR 2030 vai além de uma norma convencional. Embora não seja uma legislação ou norma citada em lei que garante a obrigatoriedade de cumprimento por parte das empresas, esta PR (Prática Recomendada) oferece uma bússola para empresas, sejam elas de grande porte, sejam de pequeno porte. Seu propósito é orientar a aplicação efetiva dos princípios ESG, não apenas impulsionando a sustentabilidade, mas também fortalecendo a governança e a responsabilidade social corporativa. Para empresas do setor de transporte rodoviário, a implementação dessas práticas pode significar um diferencial competitivo no mercado.

ILUSTRAÇÃO: SHUTTERSTOCK



## MATERIALIDADE: O ALICERCE PARA DECISÕES CONSCIENTES NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Talvez a decisão mais importante durante a adoção das práticas ESG seja sobre a definição das materialidades e o mapeamento dos seus impactos positivos e negativos; portanto, faz-se importante a distinção entre as opções e os conceitos deste tópico.

A materialidade financeira, no âmbito da implantação do ESG, destaca-se pela análise crítica das dimensões econômicas relacionadas às práticas de sustentabilidade, responsabilidade social e governança. Estratégias envolvem a identificação precisa de fatores ESG que possam impactar significativamente o desempenho financeiro da organização. O dilema se apresenta na delicada ponderação entre a alocação de recursos financeiros para implementação de práticas sustentáveis e a pressão por resultados tangíveis imediatos.

A materialidade de impacto, por sua vez, concentra-se na relevância dos efeitos tangíveis e intangíveis das operações da empresa sobre o meio ambiente e a sociedade. Estratégias incluem a identificação de áreas críticas que mais afetam os *stakeholders* e a implementação de medidas para otimizar os impactos positivos e mitigar os negativos. O dilema surge na necessidade de tomar decisões estratégicas que, ao mesmo tempo, satisfaçam as expectativas dos *stakeholders* e fortaleçam a posição da empresa como agente de mudança positiva.

A materialidade financeira, ao destacar a relevância de informações econômicas para *stakeholders*, guia as decisões estratégicas para otimização de resultados financeiros. Simultaneamente, a materialidade de impacto oferece um alicerce sólido para a gestão de efeitos tangíveis e intangíveis nas comunidades e no meio ambiente, alinhando-se diretamente aos desafios específicos do setor de transportes.

## DILEMAS E ESTRATÉGIAS PARA EMPRESAS DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS CONSCIENTES

Os dilemas surgem quando se busca o equilíbrio entre investimentos em práticas ESG e a pressão por resultados imediatos no transporte rodoviário. Estratégias bem-sucedidas envolvem uma abordagem integrada, utilizando a ABNT PR 2030 como guia estratégico para implementação de práticas sustentáveis, enquanto a materialidade, como pilar fundamental, orienta a gestão de impactos, minimizando riscos e fortalecendo a reputação das empresas de transporte rodoviário nos cenários nacional e internacional.

## CONCLUSÃO: RUMO À EXCELÊNCIA SUSTENTÁVEL NO TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Em resumo, a ABNT PR 2030 e a materialidade são elementos cruciais para empresas de transportes rodoviários. A norma guia a incorporação de práticas ESG, enquanto a materialidade, como pilar essencial, fundamenta decisões estratégicas que influenciam diretamente o desempenho financeiro e os impactos sociais e ambientais. No horizonte do transporte rodoviário, essa conexão entre padrões normativos e fundamentos éticos revela-se como um caminho sólido rumo à excelência e à liderança em responsabilidade corporativa duradoura. ●



*IMPLANTAR PRÁTICAS ESG MELHORA AS EMPRESAS E O ECOSSISTEMA COMO UM TODO. „*



# Prêmio Motorista - Padrão 2024 já tem seus vencedores



Rose Elena, ao lado de familiares

A esperada cerimônia do Prêmio SETPESP Motorista-Padrão Rodoviário 2024 chegou à sua etapa final no último dia 16 de abril. A iniciativa do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros no Estado de São Paulo (SETPESP) busca reconhecer talentos entre os motoristas/colaboradores do sistema rodoviário intermunicipal e semiurbano regular de ônibus.

O prêmio é promovido pelo SETPESP e tem o apoio da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP). Em parceria com as 60 empresas associadas da Federação, contou com a presença de importantes nomes do setor e foi transmitido ao vivo pelo canal do Busão Legal no YouTube (a campanha que visa orientar passageiros sobre o serviço oferecido pelos transportes regulares e legalizados).

No total, foram 29 motoristas inscritos, 13 selecionados para a segunda fase e 3 finalistas. Os três premiados passaram por um rigoroso processo de seleção, que avaliou quesitos como atendimento, ocorrências, elogios, pontuações nos prontuários, fatores motivacionais, atividades sociais, cursos e formação.

“O prêmio trouxe três grandes finalistas, que amam o que fazem e transformaram o sonho de infância em seu ofício. São profissionais extremamente capacitados e que inspiram gerações”, afirma Antonio Laskos, diretor executivo do SETPESP.

## CONHEÇA OS VENCEDORES:

- Em terceiro lugar, a motorista **Rose Elena**, da Paraty Mobilidade, recebeu o prêmio de R\$ 8 mil e um *drone*.
- Em segundo lugar, o profissional **Carlos Gonçalves**, da empresa Viasol Mobilidade, recebeu o prêmio de R\$ 9 mil, além de um *smartphone*.
- Já em primeiro lugar, o motorista **Lucas Aranha**, da Viação Cometa, ganhou R\$ 10 mil e uma *smart TV* de 40 polegadas.

Lucas Aranha agradeceu à família e afirmou que todos os finalistas são vencedores. “Quero agradecer primeiramente a Deus e à minha família e dizer que todos aqui são vencedores. Não tem primeiro, segundo e terceiro; todos nós somos vencedores. Cada motorista que faz o que gosta, eu digo que isso não é um trabalho, se gosta do que faz, faz com amor. Também agradeço à empresa pela oportunidade”, disse ele.

FOTO: MARCELO VALLADÃO

“Estava aqui lembrando da primeira edição deste prêmio, há 16 anos. Eu participei, e um dos nossos motoristas, o Carlão, foi o primeiro colocado na categoria Urbano. [A premiação] foi feita no ginásio em São Bernardo do Campo. Por isso, quero dar os parabéns ao SETPESP pela volta do prêmio. Os motoristas merecem! É importante o Sindicato valorizar isso. A Rose está de parabéns, a sua família toda, assim como os demais finalistas. Ela deve estar muito orgulhosa, até porque, por ser mulher, as coisas são ainda mais difíceis para ela”, disse o diretor da Paraty Mobilidade, Gustavo Herszkowicz, que fez a entrega da premiação à Rose Elena.

Rose agradeceu com poucas palavras, mas que expressaram o seu sentimento como motorista finalista do prêmio. “Não foi um caminho fácil, mas foi gratificante. Amo o que eu faço, faço com amor sempre! Agradeço a todos”, disse.

Carlos Gonçalves, visivelmente emocionado, também agradeceu aos familiares e à Paraty Mobilidade.

Representando as empresas operadoras, além de Gustavo Herszkowicz, também prestigiaram o evento Lauriberto Langnor Jr., gerente-geral da Viasol Mobilidade, e Mauro Duarte, gerente operacional da Viação Cometa.

Inserido no contexto dos programas e projetos de desenvolvimento e capacitação da entidade, o prêmio não apenas reconhece, mas também integra definitivamente os colaboradores das empresas associadas à gestão da qualidade, seguindo os mais modernos conceitos de administração empresarial.

O principal objetivo é enaltecer a imagem do motorista profissional de ônibus do setor. Por meio da valorização daqueles

que se destacam no desempenho de suas funções, busca-se incentivar o aperfeiçoamento contínuo, alinhado aos padrões mais elevados de qualidade e segurança.

“Mais do que uma simples competição, o Prêmio SETPESP Motorista-Padrão Rodoviário também tem como propósito fomentar a integração entre colaboradores e empresas de transporte coletivo de passageiros. Reconhecer a importância desses profissionais na prestação de um serviço público de caráter essencial, destacando o papel central que desempenham na vida cotidiana de milhões de pessoas, é crucial”, enfatiza o diretor executivo do SETPESP.

O prêmio teve o patrocínio da PALUAMA, corretora de seguros.●



Finalistas ganharam miniaturas do "Busão Legal"



Carlos Gonçalves (à esq.) e o diretor da Paraty Mobilidade, Gustavo Herszkowicz (à dir.)



Os três finalistas, da esq. para dir., Carlos Gonçalves, Lucas Aranha e Rose Elena

FOTOS: MARCELO VALLADÃO E DIVULGAÇÃO/SETPESP

# O paraíso quase possível na Terra

Por Antônio Ferro

Nesta primeira parada dos principais pontos turísticos do Estado de São Paulo, um passeio por Atibaia e sua natureza

**D**istante cerca de 60 quilômetros da capital paulista, a cidade de Atibaia é uma antiga estância hidromineral, refúgio para muitos paulistanos, além, é claro, de sua população, que gira em torno de 160 mil habitantes.

Ainda, como pouso dos bandeirantes que seguiam rumo a Minas Gerais e ao desbravamento do interior brasileiro, nos tempos da Província de São Paulo, o povoado formado pelo bandeirante Jerônimo de Camargo em sua fazenda era reconhecido pelas águas saudáveis (Tybaia), vocábulo que daria o nome ao município em 1864.

Dessa maneira, o desenvolvimento das terras atibaianas seguiu um curso orientado pela colonização de italianos, espanhóis e japoneses, além das famílias de origem local, com impulso fortalecido pela economia agrícola, comercial e de serviços. Hoje, Atibaia se encontra privilegiada junto ao entroncamento de duas importantes rodovias que lhe permitem um fácil acesso às grandes cidades do próprio estado paulista, de Minas Gerais e do Rio de Janeiro.

Além disso, entre as suas atividades da cultura de flores e morangos que lhe dão a sustentabilidade econômica, o turismo é um outro aspecto bem observado em virtude de sua rica natureza, com destaque para o maciço da Pedra Grande, com seus mais de 1.400 metros de altura (do nível do mar) que permitem uma privilegiada visão dos arredores, como também o salto de asa-delta ou *paraglider*.

Também não podemos nos esquecer do seu privilegiado clima, que incentivou os muitos turistas a se instalarem por aqui, usufruindo do agradável e limpo ar da cidade.

De acordo com o artista plástico Márcio Zago, quanto à natureza presente no município, o escritor Amadeu Amaral publicou uma crônica, em 1927, registrando suas impressões sobre um passeio à Pedra Grande, texto que se transformou em um ícone para a cidade em razão da frase final, onde arrematava: “É quase o paraíso possível na Terra...”.

FOTO: ROBERTO DORATIOTO



A cidade ainda abriga o seu centro histórico, com imóveis que remetem ao seu passado do século 19, tendo peculiaridades da arquitetura barroco/rococó, ressaltando um visual clássico. Mesmo que os problemas da modernidade possam estar presentes na sua vida cotidiana, é possível encontrar a imagem bucólica de Atibaia de outrora, onde as lembranças se fazem vivas em um tempo que demorava a passar.

Todo esse contexto pode ser acessado pelas importantes rodovias Dom Pedro I e Fernão Dias. De São Paulo, a Viação Atibaia São Paulo é a responsável pelo transporte daquelas pessoas interessadas em conhecer a região, bem como dos inúmeros moradores que precisam alcançar a capital paulista e vice-versa, diariamente.

Fazendo parte da vida da cidade desde 1956 (ainda como Auto Viação Joanópolis), a operadora tem uma ligação carinhosa e muito atenta com os principais motivos que promovem o nome Atibaia ao mundo. Num vai e vem constante pela hoje “avenida” Fernão Dias, a Viação Atibaia se destaca pela governança enxuta que lhe confere uma operação eficiente, sempre com o melhor atendimento aos seus clientes.

De acordo com Sérgio Mantovaninni, diretor-presidente da transportadora, a história da empresa tem muito a ver com o desenvolvimento de Atibaia, pois a interligava com a capital do estado, destacando-se no transporte de pessoas

e encomendas. “Escolas, mercados, farmácias e demais comércios tinham a possibilidade de ser atendidos com o transporte de mercadorias. Além disso, a empresa sempre teve como clientes os vendedores, viajantes, estudantes, professores e outros públicos.”

Conforme relatou, nos primórdios era assim: pela manhã, saía um ônibus de Joanópolis e um de São Paulo. Em Atibaia, os dois motoristas trocavam de ônibus entre si, pois retornavam às suas cidades de origem e os ônibus seguiam seu destino sem desconfortar passageiros, bagagens e mercadorias. “Serviam a toda a extensão entre as duas cidades e acabavam por atender às localidades pelo caminho, como Piracaia, Bom Jesus dos Perdões, Mairiporã e os muitos bairros pelo caminho até a periferia da capital, desde o Tucuruvi até chegar à Estação da Luz”.

Mantovaninni disse que a empresa foi protagonista importante no desenvolvimento da região, sobretudo em Atibaia. “Como a cidade sempre foi a maior da região em questão, nada mais correto de que a sede principal fosse aqui.”

Desafios e dificuldades também foram citados pelo diretor da Viação Atibaia em toda a história da operação, como, por exemplo, os muitos problemas em virtude da qualidade das estradas, que eram de terra batida, sendo que a solução só foi alcançada com a pavimentação delas. “Quanto à tecnologia dos ônibus, os modelos mais antigos eram infinitamente melhores que os atuais, sob todos os aspectos”, disse Mantovaninni, referindo-se aos chassis

Viagem pelo rodoviário é um convite para apreciar a vista



FOTO: ANTONIO FERRO

e seus componentes, como motor, câmbio, diferencial, direção, suspensão, parte elétrica etc. E as carroçarias, de melhor qualidade também. “Tivemos ônibus que rodaram 1,5 milhão de quilômetros sem grandes reparos. Hoje, são muito mais modernos e cumprem as normas internacionais para a redução da poluição. Porém, sequer chegam a 300 mil quilômetros sem manutenções severas e com valores de peças de reposição equivalentes a verdadeiras joias, que danificam com pouquíssimo uso”, observou o empresário, sem rodeios.

Quanto ao transporte coletivo, Mantovaninni ressaltou que o tema é muito importante, contudo, sua participação na mobilidade se reduz a cada ano, pois as pessoas preferem usar meios próprios para seus deslocamentos, muito provavelmente pelo alcance econômico em possuir veículos próprios, sejam carros, sejam motos, que, a cada dia mais, inundam as vias públicas – estradas ou ruas. “Entendo que isso deverá mudar e ser como nos países mais desenvolvidos, onde todos preferem os serviços públicos, dada a falta de locais para circular e estacionar”, comentou.

Hoje, a Viação Atibaia São Paulo conta com linhas rodoviárias e suburbanas, tendo uma frota com 70 ônibus, sendo metade para cada um dos serviços, e 190 colaboradores diretos. A transportadora percorre um total 360 mil quilômetros por mês (em média), com 860 horários mensais entre São Paulo e Atibaia (em cada sentido).●



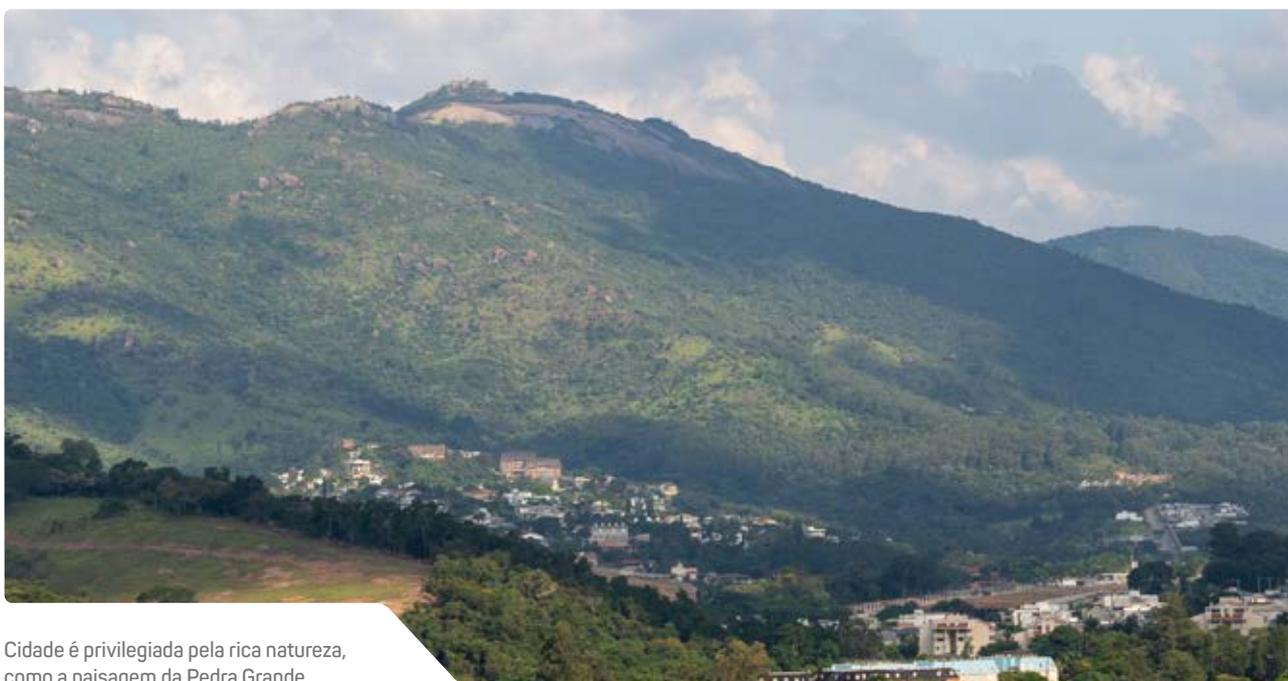
*TIVEMOS ÔNIBUS QUE RODARAM 1,5 MILHÃO DE QUILOMETROS SEM GRANDES REPAROS. „*

Sergio Mantovaninni, diretor-presidente da Viação Atibaia

FOTO: SHUTTERSTOCK



Arquitetura remonta ao século 19



Cidade é privilegiada pela rica natureza, como a paisagem da Pedra Grande

FOTOS: ROBERTO DORATIOTO

# Programa DESPOLUIR - coordenado pela FETPESP - supera barreiras e fronteiras



Por João Carlos Sanches  
Edição de Marcelo Valladão

Programa DESPOLUIR, maior programa ambiental da iniciativa privada no Brasil

**A** Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (FETPESP) tem sido protagonista da defesa ambiental no setor, uma vez que atua como operadora do Programa Ambiental dos Transportes no setor rodoviário de passageiros, o Programa DESPOLUIR.

Há quase duas décadas, tem realizado trabalhos em prol da sustentabilidade, amenizando os impactos ambientais inerentes à operação do setor, engajando-se em ações para melhoria da qualidade do ar, especialmente nos grandes centros urbanos.

Assim, a FETPESP, por intermédio do Programa DESPOLUIR, maior programa ambiental da iniciativa privada no Brasil, engrandece seu grau de responsabilidade com o meio ambiente, superando seus limites e suas fronteiras, ao compor uma parceria inédita nos seus quadros operacionais, atendendo a uma empresa com divisas internacionais com o Brasil.

## DESPOLUIR – ALÉM-FRONTEIRAS

A Empresa de Transporte Cruceña S.R.L., operadora do serviço regular de transporte rodoviário internacional de passageiros entre o Estado Plurinacional da Bolívia, com sede na cidade de Puerto Suárez, e a República Federativa do Brasil, solicitou a inclusão, em sua frota operacional, mediante autorização do governo local, da obrigatoriedade da colocação do selo verde de qualidade ambiental quando da realização do controle de emissões de gases poluentes realizado pelo Programa Ambiental dos Transportes, o Programa DESPOLUIR, operado pela FETPESP dentro do território brasileiro.

Sendo assim, a FETPESP, dentro do seu grau de competências dos serviços que lhe são atribuídos e realizados no setor rodoviário de passageiros em todo estado de São Paulo, pas-

FOTO: DIVULGAÇÃO

sa a cancelar a qualidade dos serviços operacionais quanto ao controle das emissões de gases poluentes atmosféricos expelidos da frota circulante boliviana em seu perímetro estadual, com a aplicação dos métodos de Inspeção Técnica Ambiental Veicular realizados pelo Programa Ambiental dos Transportes, regidos em Brasília pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT) e realizados operacionalmente pela FETPESP.

O Grupo Andorinha, detentor dos serviços da Empresa de Transporte Cruceña S.R.L. em território nacional, foi o responsável pela solicitação da inclusão dos serviços do Programa DESPOLUIR àquela transportadora, reportando-nos às necessidades do governo local, considerando que a Empresa de Transporte Andorinha S/A, empresa líder do Grupo, já dispunha dos serviços do programa desde o seu início.

O gerente de manutenção da Empresa de Transporte Andorinha S/A, Fábio Kemp, descreve a importância da parceria das empresas do Grupo com a FETPESP e agradece a inclusão da Empresa de Transporte Cruceña S.R.L. na agenda operacional do programa, disponível a esta operadora. “Essa parceria com o Programa DESPOLUIR já se estende por mais de 15 anos. A empresa trabalha essa questão de maneira intensa, sempre preocupada com o meio ambiente e com a segurança dos nossos clientes. O programa nos dá essa certificação, garantindo que estamos realizando um plano de manutenção bem feito”, afirma ele.

O programa deve ser um trabalho contínuo dentro das empresas, a fim de possibilitar um crescimento sustentável. “Recentemente, a empresa adquiriu mais quatro carros, e eles vão ser exportados para atender essa linha internacional entre o Brasil e a Bolívia, e a certificação

é exigida também naquele país. Dessa forma, o programa, gerido pela FETPESP no estado de São Paulo, podemos dizer que se torna agora internacional”, explica.

As inspeções técnicas do programa serão na unidade de São Paulo, alocada na Barra Funda, e serão realizadas pelo técnico operacional Maurício Alves, responsável pelo atendimento do Grupo na cidade de São Paulo.

O técnico ressaltou a importância do trabalho na redução da emissão de poluentes. “O Programa DESPOLUIR é uma grande ferramenta que está rompendo barreiras e fronteiras. Quero agradecer à empresa Andorinha, que sempre nos recebe de portas abertas”, diz ele.

Além do procedimento de controle de emissões de gases, também serão realizadas inspeções da qualidade do óleo *diesel* estocado nos tanques de combustível da empresa, visando sempre à busca constante da qualidade na prestação dos serviços da FETPESP junto aos seus parceiros.●



*HÁ QUASE DUAS DÉCADAS, O PROGRAMA REALIZA TRABALHOS EM PROL DA SUSTENTABILIDADE, AMENIZANDO OS IMPACTOS AMBIENTAIS INERENTES À OPERAÇÃO DO SETOR E ENGAJANDO-SE EM AÇÕES PARA MELHORIA DA QUALIDADE DO AR, ESPECIALMENTE NOS GRANDES CENTROS URBANOS. „*



Maurício Alves, técnico do DESPOLUIR da FETPESP



Um dos ônibus da empresa Andorinha que fará a linha internacional



Fábio Kemp, gerente de Manutenção da empresa de transporte Andorinha S.A.

FOTOS: DIVULGAÇÃO



A empresária acredita que é preciso encorajar outras mulheres a assumirem papéis de liderança

**N**a governança das empresas de ônibus, predomina a presença masculina em linha com as decisões que permeiam todo o sistema. Contudo, sempre há alguma exceção fugindo à regra. E, nesse caso, ela tem nome – Luana Fleck. Essa gaúcha, sempre presente com um trabalho de compartilhar o conhecimento, desempenha um papel importante para desenvolver o setor, esforçando-se para mostrar as boas práticas dentro do contexto dos serviços, da operação e do bom relacionamento social.

## *Em um universo masculino, uma voz que ressoa em prol do bom transporte e dos melhores métodos de governança*

O transporte coletivo de passageiros no Brasil é feito por profissionais gabaritados e comprometidos com o tema. Porém, uma personagem feminina se destaca em meio aos muitos assuntos relevantes, sempre com uma determinação de inserir nesse contexto a presença feminina

Por Antônio Ferro  
Edição de Marcelo Valladão

Luana é graduada em Administração de Empresas e mestre em Estratégia Empresarial pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC-RS), com pós-graduação em Gestão de Empresas de Transporte pela Universidade Federal do Estado do Rio Grande do Sul (UFRGS), em Gestão de *Marketing* pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) e em Gestão de Empresas Familiares pela HSM. Sua meta? Apresentar, com sabedoria e de maneira leve e perspicaz, todos os desafios encontrados no dia a dia de uma empresa de ônibus, com seus 83 anos de atuação e que está sob administração da segunda geração da família Fleck.

FOTO: DIVULGAÇÃO

**SOU + ÔNIBUS – Luana, por favor, conte-me um pouco mais sobre seu início de trajetória no setor do transporte e junto à empresa Ouro e Prata. Houve rejeição? Sentiu algum preconceito nesse universo masculino?**

**Luana Fleck** – Quando iniciei minha trajetória no setor de transportes, eu era inexperiente; comecei com 17 anos. Com o passar do tempo, ganhei mais experiência e conhecimento, que me permitiram adquirir mais confiança para participar e me posicionar junto a outros empresários e entidades do setor. Para isso, me dediquei a estudar e a me desenvolver. Apesar de não ter sido um processo fácil, hoje olho pra trás e vejo o caminho percorrido e que deu mais embasamento e entendimento sobre como o setor funciona no dia a dia. Acredito que o desafio que enfrentei pelo setor ser mais masculino me motivou a fazer parte do trabalho de desenvolvimento e apoio à entrada de mais mulheres no setor. Estou realizada em atuar no setor de transportes e acredito no potencial de crescimento e desenvolvimento com a participação das mulheres.

**SOU + ÔNIBUS – Se me permitir, eu gostaria de saber um pouco de sua vida pessoal. Quantos filhos tem? Como concilia as atividades de casa e as profissionais? Quais lições você extrai quando está em casa ou no trabalho, ou, ainda, em apresentações relacionadas com o transporte para ser feliz, alcançar a realização e compartilhar sua vivência?**

**Luana Fleck** – Sou mãe de dois filhos adolescentes e conciliar as atividades de casa e as profissionais pode ser desafiador, mas também muito gratificante. Procuo manter um equilíbrio saudável entre as responsabilidades familiares e profissionais, organizando meu tempo de forma eficiente e priorizando o que é mais importante em cada momento. Acredito que a chave para a felicidade e a realização está no equilíbrio, manter a mente aberta para aprender com cada experiência e valorizar as relações humanas. Procuo compartilhar minha vivência de forma genuína e inspiradora, destacando a importância da diversidade de pensamentos e da colaboração para o desenvolvimento do setor. Acredito que, ao compartilhar minhas experiências e meus aprendizados, posso contribuir para um ambiente mais inclusivo e colaborativo, tanto no trabalho quanto na vida pessoal.

**SOU + ÔNIBUS – Pode-se perceber que, em seu trabalho, você busca imprimir o lado social nas organizações, com uma visão de mercado pautada pela valorização do ser humano e do profissional. Como procura passar essa condição de vida junto aos envolvidos com o transporte?**

**Luana Fleck** – Em minhas ações, procuro sempre disseminar a importância de valorizar o ser humano e o profissional dentro das organizações de transporte. Busco abrir diálogo com as associações para promover iniciativas que visam melhorar a qualidade de vida dos trabalhadores do setor. Levo exemplos práticos que realizamos dentro da Ouro e Prata, como promover campanhas de conscientização sobre segurança no trabalho, oferecer capacitação e treinamento para os profissionais e a importância da saúde física e mental. Além disso, busco sempre estar aberta ao diálogo e à escuta ativa, para pensar em soluções coletivas que beneficiem a todos. Acredito que é fundamental

construir uma cultura organizacional que valorize o ser humano em todas as suas dimensões, e é essa visão que eu fomento dentro do setor de transporte.

**SOU + ÔNIBUS – Você é uma voz feminina que tem uma importante participação no setor, sempre trazendo um olhar diferente, que adota uma postura inovadora para que a mulher possa estar mais presente. O que te inspira a fazer isso? Quais os exemplos que procura abordar para mostrar ao segmento que o lado feminino pode ser um diferencial?**

**Luana Fleck** – A minha principal inspiração para trazer uma visão inovadora e promover a presença feminina no setor é a certeza de que a diversidade de pensamentos e experiências é fundamental para o crescimento e o desenvolvimento de qualquer área. É importante trazer diferentes perspectivas para enriquecer discussões e tomar decisões mais acertadas, e busco inspiração no setor de varejo. Procuo abordar exemplos de mulheres inspiradoras que se destacam em diversos segmentos. Acredito na importância de encorajar outras mulheres a assumirem papéis de liderança, a expressarem suas

Conciliar as atividades como mãe e empresária é desafiador, mas gratificante, afirma a entrevistada



FOTO: DIVULGAÇÃO

opiniões e a serem protagonistas de suas próprias histórias. Ao promover a diversidade e a inclusão, contribuo para um ambiente de trabalho mais igualitário e criativo, em que as vozes são valorizadas e respeitadas.

**SOU + ÔNIBUS – Nisso, os desafios são grandes? Encontra alguma barreira para que suas ideias possam ser aceitas no contexto do transporte? Como encara o lado negativo vindo do setor?**

**Luana Fleck** – Muitas mulheres ainda enfrentam barreiras, que vêm muito pela falta de representação em cargos de liderança. No entanto, busco fazer a minha parte, promovendo um ambiente de trabalho inclusivo, e incentivo mais mulheres a estarem presentes no setor de transportes. Um exemplo disso é o movimento que participo com o grupo Rota Feminina, um programa que promove conexão e desenvolvimento de mulheres para a entrada no segmento de transporte e logística.

**SOU + ÔNIBUS – Em seu cotidiano profissional, vejo uma Luana engajada, com a presença constante nas atividades, sempre procurando entender o que acontece, como também escutando e percebendo todos os problemas para poderem ser solucionados. Sem isso, é impossível ter um resultado positivo na operação? Como você se relaciona com seus colaboradores no sentido de oferecer uma experiência diferente de gestão? Também aprende com eles?**

**Luana Fleck** – No meu dia a dia profissional, busco estar sempre presente com o pessoal que está direto com o cliente, pois sei que é fundamental entender o que acontece no momento da venda e da viagem e estar atenta aos problemas para buscar a melhoria contínua. Acredito que estando perto de onde tudo acontece, eu consigo entender melhor a realidade e a necessidade do cliente. Quanto ao relacionamento próximo com os colaboradores, busco oferecer uma experiência de gestão diferente, baseada na escuta ativa, no respeito mútuo e na valorização de cada membro da equipe. Acredito que todos têm algo único a contribuir, e, por isso, procuro aprender com cada um deles, enriquecendo, assim, nossa jornada juntos. Acredito que essa troca constante de conhecimento e experiências nos torna mais fortes e preparados para enfrentar qualquer desafio que surja em nosso caminho.

**SOU + ÔNIBUS – As redes sociais são canais essenciais para que possa expressar e compartilhar seu conhecimento?**

**Luana Fleck** – Sim, as redes sociais são essenciais para compartilhar conhecimento. Elas são uma ferramenta poderosa para alcançar um público amplo e diversificado, permitindo compartilhamento de ideias, experiências e informações de forma rápida e eficaz. Além disso, elas facilitam a interação com pessoas que compartilham interesses semelhantes, criando trocas e oportunidades de aprendizado mútuo. Por meio dessas plataformas, é possível conectar-se com novas pessoas e contribuir para o debate e a disseminação de conhecimento em qualquer área.

**SOU + ÔNIBUS – Há poucos dias, você realizou o Rota Feminina Experience. Fale-me mais sobre o evento e como ele foi capaz de ressaltar a presença das mulheres junto ao transporte.**

**Luana Fleck** – O Rota Feminina Experience promove conexão e desenvolvimento de mulheres do segmento de transporte e logística. O evento destacou a presença e a importância das mulheres no setor de transporte e foi um momento de muita troca e interação. Espero que este movimento aumente no setor e possa contribuir ainda mais com o desenvolvimento de mais pessoas e talentos.

**SOU + ÔNIBUS – Quais os próximos passos para que os seus negócios se fortaleçam e as relações se intensifiquem, objetivando gestões igualitárias junto ao transporte e o reforço da presença feminina no segmento?**

**Luana Fleck** – Os próximos passos é continuar este movimento para mostrar os atrativos do setor de transportes e logística para as mulheres, oferecendo programas de desenvolvimento e mentorias. ●



*AO PROMOVER A DIVERSIDADE E A INCLUSÃO, CONTRIBUO PARA UM AMBIENTE DE TRABALHO MAIS IGUALITÁRIO E CRIATIVO, EM QUE AS VOZES SÃO VALORIZADAS E RESPEITADAS. „*

Luana Fleck



Luana conta que a dedicação aos estudos e ao desenvolvimento pessoal foram importantes em sua trajetória

# 64ª Turma de Pós-Graduação em Gestão de Negócios do ITL tem aula inaugural

Curso tem a parceria da Fundação Dom Cabral, entidade de excelência em Educação e que está entre as dez melhores do mundo, segundo o Financial Times

No início do mês de março aconteceu a abertura oficial da 64ª Turma do curso de Pós-Graduação em Gestão de Negócios do Instituto de Tecnologia e Logística (ITL), entidade integrante do Sistema Transporte, sob a responsabilidade da Confederação Nacional do Transporte (CNT).

O curso, em São Paulo, será ministrado na Fundação Dom Cabral, parceira do ITL, e que é a única instituição brasileira entre as dez melhores escolas de negócios do mundo, segundo o jornal Financial Times.

A gerente dos Programas de Especialização da Fundação Dom Cabral, Mônica Côrtes, deu as boas-vindas aos alunos e às autoridades e fez a apresentação da instituição. Ela ressaltou que a Fundação vem, ano após ano, figurando entre as melhores do mundo e liderando o *ranking* na América Latina.

Mônica ressaltou que estão presentes, entre os alunos, cinco modais dos transportes, mostrando a pluralidade e a necessidade do mercado em se capacitar. “Todos os modais têm desafios, e essa troca é muito produtiva”, disse.

O evento contou com a presença do diretor executivo do ITL, João Victor Mendes, que fez uma breve apresentação sobre as atividades do Sistema Transporte e desejou a todos os alunos sucesso nos estudos. “Vocês estão iniciando um curso em uma das melhores instituições de ensino do mundo. Aproveitem ao máximo, bebam ao máximo dessa fonte”, disse ele.



Evento contou com a presença do diretor executivo do ITL, João Victor Mendes



Fernanda Schwantes, gerente executiva de Economia da CNT, ministrou a aula inaugural

FOTOS: MARCELO VALLADÃO

O presidente da Federação das Empresas de Transportes do Estado de São Paulo (FETPESP), Mauro Herszkowicz, que também é vice-presidente do Conselho Regional de São Paulo (CRSP) do Serviço Social do Transporte-Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (SEST-SENAT), incentivou os presentes a se aplicarem no curso, uma vez que ele mesmo estava entre os alunos anos atrás. “Vocês sairão daqui, com toda certeza, melhores do que quando entraram. Espero que todos possam divulgar o curso em suas empresas, para aqueles que ainda não aproveitaram esta oportunidade”, afirmou.

Rafael Marchesi, supervisor do CRSP do SEST-SENAT, também participou da aula inaugural e ressaltou que a unidade Santo Amaro do SEST-SENAT, a mais próxima, será uma parceira constante dos alunos.

A Palestra Magna foi ministrada por Fernanda Schwantes, gerente executiva de Economia da CNT. Ela fez uma apresentação comparativa da infraestrutura do transporte brasileiro frente a outras nações do mundo, ressaltando que ainda se fazem necessários a evolução e, principalmente, o aumento dos investimentos na área.

Muitos dos dados apresentados por ela fazem parte do amplo estudo realizado pela entidade acerca das características e condições da malha rodoviária brasileira, que impactam de maneira direta ou indireta a mobilidade e a segurança do transporte em geral.

Lucas Zanca, um dos alunos da especialização, é formado em Engenharia Civil, mas há anos já acompanha a empresa da família e agora decidiu investir ainda mais em uma carreira executiva, para ajudar na gestão do negócio. “Decidi fazer essa pós-graduação em Gestão de Negócios para me aprimorar ainda mais. Com certeza, vou divulgar essa excelente parceria entre o ITL e a Fundação Dom Cabral.”●



*VOCÊS SAIRÃO DAQUI,  
COM TODA CERTEZA, MELHORES  
DO QUE QUANDO ENTRARAM.  
ESPERO QUE TODOS POSSAM  
DIVULGAR O CURSO EM SUAS  
EMPRESAS, PARA AQUELES  
QUE AINDA NÃO APROVEITARAM  
ESTA OPORTUNIDADE. „*

Mauro Herszkowicz, presidente da FETPESP, durante evento da abertura oficial da 64ª Turma do curso, do qual participou como aluno anos atrás

#### Para mais informações:



#### *SOBRE O ITL*

<https://www.itl.org.br>



#### *SOBRE A FUNDAÇÃO DOM CABRAL*

<https://www.fdc.org.br>



Professora Mônica Côrtes, da Fundação Dom Cabral, fala aos presentes



Lucas Zanca é um dos alunos da especialização

FOTO: MARCELO VALLADÃO

# Hidrogênio – em compasso de espera

Brasil precisa de políticas públicas que promovam segurança no investimento em tecnologias de tração limpa, como o hidrogênio

Por Antônio Ferro  
Edição de Marcelo Valladão

**E**m toda a cadeia do transporte, a redução das emissões poluentes tem sido a tônica de um debate que envolve as propulsões mais limpas, o financiamento e a busca por novas fontes energéticas. Nessa salada mista, o hidrogênio tende a ser o principal combustível.

É comum, nos dias de hoje, uma saraivada de pitacos quanto à mudança da tração dos ônibus urbanos brasileiros. Formadores de opinião, especialistas e outros motivados pela paixão e pelos interesses econômicos têm colocado nas mesas de discussão as suas opiniões e propostas quanto a eleger o modal ônibus como vilão de todas as



FOTO: DIVULGAÇÃO MERCEDES-BENZ

consequências nefastas oriundas da poluição, bem como discorrer sobre o que é melhor ou não para as cidades, os seus cidadãos e a mobilidade.

E, entre a alcançar o que é ou não eficiente para uma propulsão mais limpa, tem-se o hidrogênio como indutor de um futuro livre dos gases tóxicos que saem dos escapamentos dos veículos. Mas, para nós, brasileiros, esse assunto ainda se encontra em um momento, digamos, de estudos e desenvolvimento, se olharmos para ele como um todo.

Se, na Europa, o mercado do transporte já tem explorado, comercialmente, os ônibus com células a combustível utilizando o hidrogênio como fonte para a eletricidade, por aqui estamos engatinhando, apesar de já vermos mobilizações em direção ao tema. O hidrogênio verde, aquele gerado por fontes limpas (etanol, por exemplo), tem sido objeto de algumas pesquisas visando à sua produção em escala comercial. Contudo, estamos na teoria, partindo, devagar, para a prática.

A **Revista Sou + Ônibus** conversou a respeito do assunto com dois especialistas da área de ônibus da Mercedes-Benz do Brasil, Curt Axthelm e Mike Munhato, respectivamente gerente sênior de Marketing de Produto Ônibus e gerente de Mobilidade Elétrica. Para a fabricante, o domínio da tecnologia veicular, com o uso das células a combustível e o hidrogênio, já é uma realidade após alguns anos de desenvolvimento. “Apresentamos, na Europa, o nosso modelo de ônibus com tração elétrica dotado de baterias, e, também, de células a combustível. Porém, o investimento nessa tecnologia é alto, e, por aqui, por enquanto, não há demanda que comprove a produção local. Podemos, sem dúvidas, nos integrar com a engenharia alemã para termos um produto nacional. Dependerá de um mercado maduro para isso”, ressaltou Axthelm.

Contudo, segundo ele, o Brasil necessita de políticas públicas que promovam segurança para se investir nessa tecnologia da tração limpa que utiliza o hidrogênio. “Não podemos nos aventurar no desenvolvimento de uma nova tecnologia. Queremos saber para qual segmento a produção de hidrogênio estará direcionada: indústria, exportação, veículos, agricultura. Para entrarmos nessa área, devemos ter uma estrutura sólida de justificativas e argumentos que convençam o alto investimento”, explicou o gerente sênior de *Marketing* de Produto Ônibus.



FOTO: ANTÔNIO FERRO

Mike Munhato concordou com o seu colega ao afirmar que, nos países de primeiro mundo, há uma preocupação em promover medidas e políticas públicas que orientem o desenvolvimento seguro de uma nova tecnologia, bem como sua operação comercial. “Precisamos perguntar quais são as metas que o Brasil quer atingir em termos de redução das emissões poluentes, se serão locais ou em vista ao CO2, nos sistemas de transportes. Queremos, também, ter uma clareza quanto às questões envolvidas com o uso do hidrogênio, como custos e capacidade de produção. Sabemos do potencial brasileiro para o hidrogênio verde, porém necessitamos de informações que nos ajudem a montar nosso TCO”, destacou.

Para Munhato, há duas opções que podem ser exploradas em relação à tecnologia – as células a combustível, para o mercado do transporte urbano; e o motor de combustão interna, para o segmento rodoviário, de carga e passageiros. “Há uma tese em que os ônibus elétricos 100% a bateria continuarão a ser protagonistas no transporte urbano em virtude da redução do custo da bateria e do aumento da densidade energética dela ao longo dos anos. Mas, se essa tese cair por terra e o hidrogênio ficar mais competitivo em preço, tudo pode mudar. Quanto ao transporte rodoviário, vemos a possibilidade do motor de combustão interna, abastecido com hidrogênio verde, ser interessante, não tendo a limitação de autonomia. Claro, tudo, também, dependerá do TCO”, observou.●



*O HIDROGÊNIO JÁ É UMA REALIDADE NA EUROPA. NO BRASIL, ELE PODERÁ SER UMA EXCELENTE ALTERNATIVA PARA A TRAÇÃO LIMPA. ENTRETANTO, ISSO DEPENDE DE COMO OS PROGRAMAS GOVERNAMENTAIS IRÃO ESTIMULAR A TECNOLOGIA E COMO PROMOVERÃO A SEGURANÇA COMERCIAL NO TRANSPORTE FEITO PELOS ÔNIBUS. ●●*



FOTO: ANTÔNIO FERRO

# Deixar o carro na garagem e ir de ônibus pode ter suas vantagens

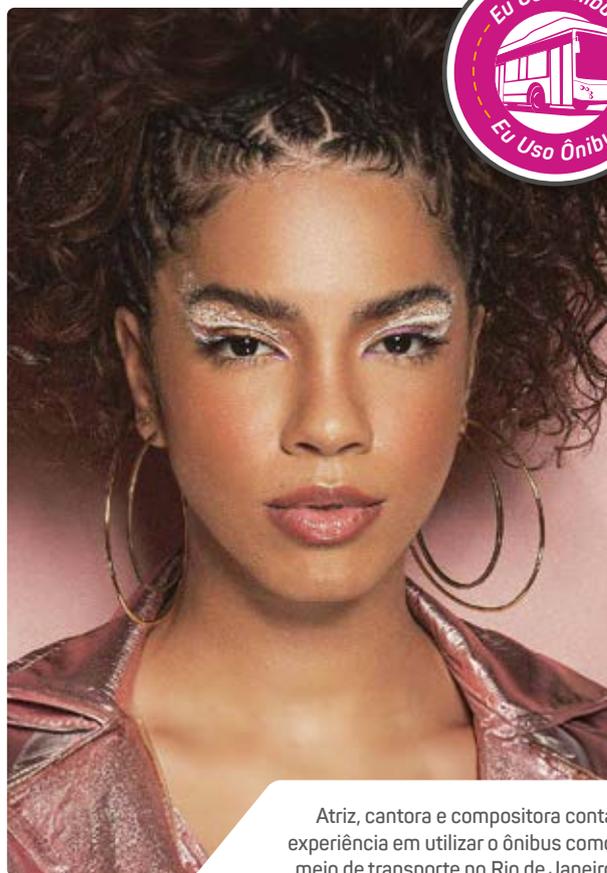


FOTO: REPRODUÇÃO

Atriz, cantora e compositora conta experiência em utilizar o ônibus como meio de transporte no Rio de Janeiro

Nos grandes centros, principalmente, as pessoas têm motivos que as levam a trocar o meio de transporte individual pelo uso do ônibus

Por Henrique Estrada  
e Marcelo Valladão

A segunda reportagem da série “Eu Uso Ônibus”, idealizada pela **Revista Sou + Ônibus**, traz a atriz, cantora e compositora Maria Bomani, de 23 anos. Ela foi entrevistada pela nossa parceira, a Rádio Ônibus, e é uma dessas pessoas que sempre utilizou muito o transporte público.

“Sempre andei muito de trem, metrô e também ônibus. Principalmente para fazer curso de teatro, atravessava a cidade para me aperfeiçoar como atriz, fazer uma aula de canto, entre outros cursos”, conta ela.

A artista ficou conhecida em 2017 pela participação no projeto Poesia Acústica, no canal da marca Pineapple Storm (YouTube). Depois, participou da novela “Amor de Mãe”, da TV Globo,

quando interpretou a personagem Verena Ovisco. Em 2022, participou do Big Brother Brasil.

Ela conta que gostava de andar em uma linha de ônibus específica na cidade do Rio de Janeiro. “O 335 é uma linha que eu gostava de andar; ele vai da Praça Tiradentes até a Cidade Alta”, lembra. “Era um ônibus que eu sempre pegava. Além dele, o 334, quando existia, e que ia até Bonsucesso, se não me engano.”

O sistema de ônibus rápido (BRT) também foi elogiado por Maria. “Esses trajetos me ajudavam muito, principalmente quando fazia integração com o metrô, isso para mim era vida!”, brinca. “Outra coisa muito boa também é o BRT.”

Recentemente ela fez um vídeo, muito visualizado na internet, segurando a recém-tirada carteira de habilitação dentro do ônibus. “Eu tenho habilitação e ainda não tenho carro, então fiz esse vídeo, e quero aqui dizer que há alguns ‘macetes’ ao utilizar o ônibus. Como eu tenho um trabalho bem flexível, consigo utilizar o transporte público no contrafluxo. Sempre marquei meus horários estrategicamente.”

Sobre a vontade de ter um carro, ela diz que não vai abandonar o transporte público quando isso acontecer. “O transporte coletivo sempre tem algo a melhorar, mas, por exemplo, o BRT, que é algo novo aqui, está todo arrumadinho, bem cuidado. Se continuar assim, e também para as outras linhas mais antigas serem modernizadas, eu não tenho problema nenhum em pegar transporte público se estiver tudo dessa forma”, conta a atriz.

Ela afirma que o ar-condicionado, por exemplo, no Rio de Janeiro, é algo fundamental, sendo esse um diferencial importante no transporte público. “Se eu tiver acesso ao ônibus com ar-condicionado geladinho, eu até prefiro em relação ao carro de aplicativo, porque tem motorista que não liga o ar, e aí não dá, né! Eu penso em comprar o meu carro pra ter o meu próprio ar-condicionado”, brinca.



FOTO: REPRODUÇÃO

Imagem de divulgação do single *Acabou*



## CELEBRIDADE NO “BUSÃO”

Sobre ser reconhecida no ônibus, ela conta que aconteceu “o tempo todo”. Durante a entrevista que concedeu, Maria confirmou ser uma situação corriqueira. “Hoje mesmo, e isso acontece o tempo todo. É engraçado porque, às vezes, as pessoas me param e falam que eu sou ‘parecida’ com a Maria. Daí eu brinco: ‘Ah, todo mundo fala que eu pareço com ela’”, diverte-se a atriz com as situações.

“No Rio de Janeiro, vejo que tem muita opção de integração, mas é preciso melhorar o serviço e também o próprio preço da passagem em alguns casos”, diz ela.

## VANTAGEM DE USAR O ÔNIBUS

Concordamos que a maioria dos usuários do transporte público não faz uso deste serviço por simples opção, e sim por uma necessidade. O objetivo da série é mostrar que, principalmente quando há boa qualidade no transporte de forma geral, o passageiro naturalmente poderá ter a opção de trocar a locomoção própria individual e utilizar o transporte coletivo.

Trocar o carro pelo ônibus pode apresentar várias vantagens, inclusive com um ganho real para todos, como uma solução para o trânsito nas grandes metrópoles, o menor tempo utilizado no deslocamento, principalmente onde existem os BRTs e os corredores de ônibus, além da redução da emissão de gases que, por consequência, melhora a qualidade de vida das pessoas e a saúde respiratória de todos os que vivem nas grandes cidades.

Em todas as grandes cidades do mundo, a poluição e o congestionamento estão intrinsecamente ligados, e as escolhas de transporte desempenham um papel fundamental nessa relação. Por isso também é fundamental, para cada agente público, a responsabilidade de se pensar em uma mobilidade que priorize cada vez mais os meios coletivos de transporte. Além disso, a integração com meios não poluentes, em diversos modais, pode melhorar o sistema como um todo.

Já situamos o estudo do Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA), que revelou que os automóveis são os principais contribuintes para as emissões de gases do efeito estufa (GEE), responsáveis por 72,6% destas emissões, e representam 88% dos quilômetros percorridos por veículos motorizados na capital. O ônibus não chega nem perto destes índices, principalmente se considerarmos a quantidade de carros que deixam de circular quando os motoristas optam por virar passageiros dos ônibus.●



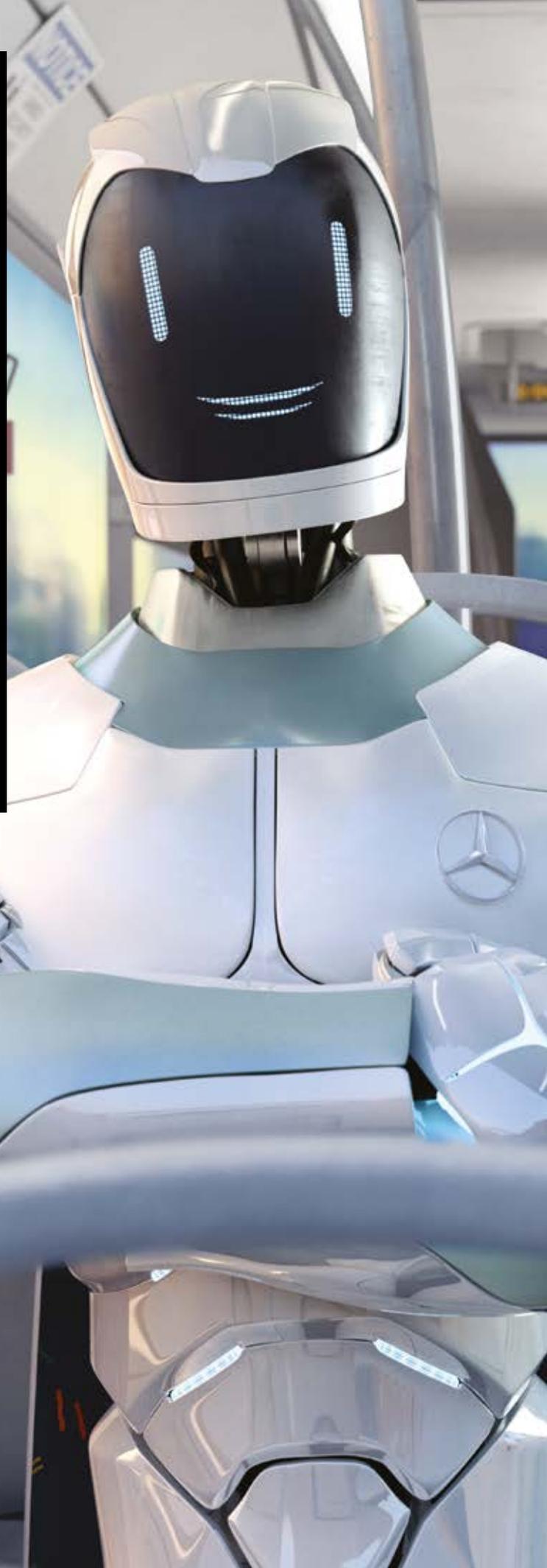
# Ônibus Urbano Mercedes-Benz: a tecnologia anda aqui.

Quando encontrar um dos novos ônibus Mercedes-Benz nas ruas, saiba que ali está o melhor da inovação e da tecnologia. Para os passageiros, é muito mais conforto e segurança. Para empresas de transporte urbano, mais economia e durabilidade para rodar em diversas condições. É a Mercedes-Benz pensando no coletivo. Pensando no futuro.

[www.mercedes-benz.com.br](http://www.mercedes-benz.com.br) | CRC: 0800 970 9090

 [mercedesbenzonibus](https://www.facebook.com/mercedesbenzonibus)  [@mercedesbenz\\_onibus](https://www.instagram.com/mercedesbenz_onibus)

**Mercedes-Benz**  
Referência em ônibus.



Juntos salvamos vidas.

# POR QUE A **TOTVS** TEM OS **MELHORES SISTEMAS** PARA EMPRESAS DE **TRANSPORTE DE PASSAGEIROS?**

A resposta é simples: porque, com os nossos sistemas, você tem o monitoramento detalhado de veículos e motoristas, incluindo gerenciamento de frotas e gestão de escala.



## **GESTÃO DE CONTRATOS**

Mantenha um controle mais eficiente dos contratos de fretamento contínuo com geração e impressão do CT-eOS.



## **CONTROLE DE VEÍCULOS**

Realize a gestão de frotas e o monitoramento de veículos.



## **ESCALA E JORNADA DE MOTORISTAS**

Realize a gestão de acordo com o período escolhido e monitore eventuais trocas.

Faça como os mais de 3.700 clientes no segmento que utilizam a nossa tecnologia especializada!



**0800 70 98 100**

[totvs.com/transportes-de-passageiros/](http://totvs.com/transportes-de-passageiros/)



# 1º PRÊMIO **FETPESP** DE COMUNICAÇÃO

**Agradecemos  
a enorme  
participação  
de todos os  
comunicadores  
inscritos.**

O grande número de trabalhos inscritos torna a edição inaugural um sucesso e consolida o Prêmio FETPESP de Comunicação como um evento essencial para estudantes, profissionais e sociedade.



## **Atenção!**



**Dia 27 de junho serão  
apresentados os ganhadores  
da primeira edição do Prêmio.**

Apoio institucional:



Patrocinador:

